

L.p.	Nazwa organizacji/podmiotu, zgłaszającego uwagi	Proponowany Program	Proponowane parametry wsparcia	Uzasadnienie	Status uwagi	Wyjaśnienie
1	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Pkt 4 Okres wdrażania Program realizowany będzie w latach 2025-2030, w tym: 1) zobowiązania (rozumiane jako zawieranie umów) podejmowane będą do 30.06.2029 r. 2) środki wydatkowane będą do 31.12.2029 r.	Pkt. 4. Okres wdrażania Program realizowany będzie w latach 2025-2030, w tym: 1) zobowiązania (rozumiane jako zawieranie umów), podejmowane będą do 30.06.2029 r. 2) środki wydatkowane będą do 31.12.2029 r.	Uwaga ogólna: Wnioskujemy o kwalifikację inwestycji rozpoczętych nie później niż 1 czerwca 2024 (złożenie zamówienia), ale nie zakończonych do dnia ogłoszenia naboru wniosków lub złożenia wniosku. Długi proces negocjacji z EBI powoduje zamrożenie rynku sprzedaży zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych i osiągamy efekt odwrotny do zamierzonego w czasie do uruchomienia programu.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, która będzie udzielana na podstawie rozporządzenia Komisji nr 651/2014. Jednym z warunków jest spełnienie efektu zachęty, tj. złożenie wniosku przed rozpoczęciem inwestycji. Złożenie zamówienia na pojazdy stanowi rozpoczęcie inwestycji. W przypadku naruszenia efektu zachęty, pomoc nie może zostać udzielona. Zmiana zapisu, dotyczącego kwalifikowalności inwestycji w zakresie objęcia dofinansowaniem inwestycji już rozpoczętych, byłaby niezgodna z zasadami udzielania pomocy publicznej.
2	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Pkt 5 Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji. Sposób składania i rozpatrywania wniosków określony zostanie w dokumentach naboru, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW (Operatora Funduszu Modernizacyjnego).	Pkt. 5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji. Sposób składania i rozpatrywania wniosków oraz liczba pul/transz zostanie określona w dokumentach naboru, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW (Operatora Funduszu Modernizacyjnego).	Uwaga ogólna: Czy nabór w trybie ciągłym przewidziany jest w pulach/transzach rozdzielonych na poszczególne lata trwania programu? Jeżeli przewidziane są pule/transze, proponujemy zawrzeć zapis że dany podmiot może złożyć jeden wniosek w danej puli/transzy naboru. Jeśli przewiduje się tylko nabór ciągły do wyczerpania środków, proponujemy aby dany podmiot mógł złożyć jeden wniosek w danym roku kalendarzowym, z zachowaniem zapisu w punkcie 7.3 pkt 4). Poparte jest to obecnym stanem rozwoju rynku, gdzie firmy transportowe sprawdzają możliwości wykorzystania pojazdów elektrycznych i naszym zdaniem powinno się pozostawić możliwość elastycznej wymiany floty.	częściowo przyjęta	Uwaga częściowo uwzględniona. Program określa tylko generalne ramy czasowe. Szczegóły dotyczące sposobu naboru wniosków w tym budżet naboru, określone zostaną w innych dokumentach, tj. Regulaminie naboru wniosków, który zostanie opublikowany wraz z ogłoszeniem o uruchomieniu naboru wniosków. Program w ust. 7.3. pkt 4 określa, że 1 wnioskodawca może starać się o dotację nie wyższą niż 15% budżetu naboru. Zmieniono zapis w programie priorytetowym: "Pkt. 7.3 ppkt 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja" Pytanie powtórzone (jak nr 45).
3	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Pkt 6 Koszty kwalifikowane 2) [...] Podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem kwalifikowanym wyłącznie w przypadku, jeżeli zakupiony lub leasingowany pojazd zeroemisyjny nie będzie wykorzystywany do jakichkolwiek czynności opodatkowanych podatkiem od VAT.	-	Uwaga ogólna W jaki sposób interpretować kwalifikowalność VAT? Prosimy o doprecyzowanie. Przykład: 1) Zakupiony nowy pojazd wykorzystywany do prowadzenia działalności podlegającej VAT (np. przewóz towarów na zlecenie) i wystawianie faktur za zrealizowaną usługę	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapis programu wskazuje jednoznacznie, że podatek VAT jest kosztem kwalifikowanym, wyłącznie w przypadku gdy pojazd nie będzie wykorzystywany w ramach działalności gospodarczej, albo innej czynności podlegającej VAT i nie będzie istnieć jakiegokolwiek związek z czynnościami opodatkowanymi podatkiem VAT. Z pytania i wskazanego przykładu wynika, że VAT jest niekwalifikowany.
4	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Pkt 6 Koszty kwalifikowane • koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); • koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego.	Pkt 6 Koszty kwalifikowane • koszty związane z zakupem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); • koszty związane z leasingiem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego.	Proponujemy rozszerzenie katalogu kosztów kwalifikowalnych o pojazdy używane w rozumieniu: -pojazdy demonstracyjne do 60 tys. km (pojazdy wykorzystywane do testów przez klientów, często po potwierdzeniu założeń danego projektu decydują się dopiero na zakup), -pojazdy zarejestrowane, które z przyczyn losowych nie zostały odebrane przez zamawiających	częściowo przyjęta	Uwaga częściowo uwzględniona Definicja nowego pojazdu bez emisyjnego znajduje się w przypisie 2 programu priorytetowego. "Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu" W związku z powyższą definicją będzie istniała możliwość objęcia wsparciem pojazdów demonstracyjnych. Pytanie powtórzone (jak nr 13, 14, 35).
5	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	7.1 Formy dofinansowania • dotacja do zakupu pojazdu lub • w przypadku leasingu - dopłata do opłaty wstępnej, ustalonej w umowie leasingu w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska	7.1 Formy dofinansowania • dotacja do zakupu pojazdu lub • w przypadku leasingu - dopłata do opłaty wstępnej, ustalonej w umowie leasingu, w rozumieniu art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy – Prawo ochrony środowiska lub • najmu długoterminowego spełniającego kryteria leasingu"	Uwaga ogólna Forma dofinansowania: w dalszym ciągu proponujemy literalne dodanie "najmu długoterminowego spełniającego kryteria leasingu"	odrzucona	Uwaga nie została uwzględniona. Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może być uznany za koszt kwalifikowany.

6	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Pkt 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p> <p>2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku zakupu - datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącą podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta), - w przypadku leasingu - datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu; 	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;</p> <p>2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku zakupu - datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącą podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta), - w przypadku leasingu - datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu; 	Proponujemy usunąć ppkt 1) ze względu na zawitość i długość procesu zamawiania nowego pojazdu kat. N2 lub N3. Naszym zdaniem ppk 2) wyczerpuje kryteria związane z możliwością udzielenia dofinansowania.	odrzucona	Uwaga nie została uwzględniona. Dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, która będzie udzielana na podstawie rozporządzenia Komisji nr 651/2014. Jednym z warunków jest spełnienie efektu zachęty, tj. złożenie wniosku przed rozpoczęciem inwestycji. Złożenie zamówienia na pojazdy stanowi rozpoczęcie inwestycji. W przypadku naruszenia efektu zachęty pomoc nie może zostać udzielona. Zmiana zapisu dotyczącego kwalifikowalności inwestycji w zakresie objęcia dofinansowaniem inwestycji już rozpoczętych byłaby niezgodna z zasadami udzielania pomocy publicznej.
7	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Pkt 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>ppkt 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>Pkt 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>ppkt 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie w roku kalendarzowym lub jeden wniosek na pulę/transzę, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja, z zachowaniem kryterium 15% zawartym w pkt 7.3 pkt 4);</p>	Wnoskujemy, aby jeden wnioskodawca mógł złożyć w jednym naborze więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie, przy czym proponujemy kryterium jeden wniosek w roku kalendarzowym lub jeden wniosek na pulę/transzę o ile NFOŚiGW zdecyduje się na etapowość.	przyjęta	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zmieniono zapis w programie priorytetowym: "Pkt. 7.3 ppkt 3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja"</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 20, 37).</p>
8	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Pkt. 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>ppkt 7) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu). W przypadku leasingu pojazdu, umowa leasingu nie może być krótsza niż okres trwałości inwestycji;</p> <p>8) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;</p>	<p>Pkt. 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>ppkt 7) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu) lub 125 000 km dla pojazdów kat. N2 i 250 000 km dla pojazdów kat. N3. Z wyłączeniem pojazdów komunalnych. W przypadku leasingu pojazdu, umowa leasingu nie może być krótsza niż okres trwałości inwestycji;</p> <p>ppkt 8) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji lub 125 000 km dla pojazdów kat. N2 i 250 000 km dla pojazdów kat. N3. Z wyłączeniem pojazdów komunalnych.</p>	Proponujemy rozszerzyć w całym programie okres trwałości projektu o kryterium przebiegu, alternatywnie do osiągnięcia pierwszego ze wskaźników.	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Okres trwałości wynika z zasad wsparcia określonych przez EBI dla środków z Funduszu Modernizacyjnego.</p>
9	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Pkt. 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>przepis 9 Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.</p>	<p>Pkt. 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>przepis 9 Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia, itp. liczby osi (w tym osi napędzanych), rodzaju zabudowy i DMC), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.</p>	W związku z trudnością określenia inwestycji referencyjnej proponujemy, aby doprecyzować kryteria porównawcze. Przykładowym kryterium może być liczba osi (w tym osi napędzanych, rodzaj zabudowy, DMC z uwzględnieniem do 2 ton dla elektrycznych pojazdów ciężarowych tzw. "zielona tona".	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.).</p>
10	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Pkt. 7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>ppkt 12) wypłata dotacji będzie uzależniona od ustanowienia zabezpieczenia zwrotu środków;</p>	-	Uwaga ogólna Prosimy o doprecyzowanie jaka jest przewidziana forma zabezpieczenia?	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Forma zabezpieczenia jest ustalana na etapie negocjacji - po ocenie finansowej przedsięwzięcia i analizie sytuacji finansowej wnioskodawcy. Standardową formą zabezpieczenia środków stosowaną w NFOŚiGW jest weksel własny "in blanco".</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 23, 29, 59).</p>

11	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Kryteria jakościowe dopuszczające 1. [..]</p> <p>– Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.</p>	<p>Kryteria jakościowe dopuszczające 1. [..]</p> <p>– Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.</p> <p>lub</p> <p>– Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km 15 000 km.</p>	<p>W przypadku pojazdów realizujących zadania publiczne, proponujemy zmniejszenie średniorocznego przebiegu do 15 000 km bądź całkowitą rezygnację z tego kryterium. Pojazdy takie wykonują swoje zadania bez osiągania wysokich przebiegów, a poprzez pracę mechaniczną. Rezygnacja z kryterium przebiegu może być potraktowana jako dodatkowa zachęta dla podmiotów realizujących te zadania.</p>	przyjęta	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Dla pojazdów realizujących zadania publiczne kat. N3 został zmniejszony średnioroczny przebieg do 15 000 km. (Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N2) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km; - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km; - Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km).</p>
12	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Pkt. 9. Postanowienia dodatkowe</p> <p>8) liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów.</p>	<p>Pkt. 9. Postanowienia dodatkowe</p> <p>ppkt 8) liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych na terytorium RP pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów.</p>	<p>Proponujemy rozważenie publikacji konkretnego ogólnopolskiego wskaźnika zezłomowanych pojazdów (wszystkich kategorii) przez NFOŚiGW jako punkt odniesienia uwzględniając rok poprzedzający dany nabór (np. w 2024 za 2023, w 2025 za 2024 itd.). Proponujemy również rozważenie wprowadzenia dodatkowej premii (przykładem innych państw) dla podmiotów, które w okresie trwania programu zezłomują pojazdy wykorzystywane w swojej flocie i będą chciały skorzystać z programu. Premia ta stanowi dodatkowy budżet, aby nie umniejszyć efektu ekologicznego poprzez mniejszą liczbę dofinansowanych pojazdów. Przykładowo wysokość takiej premii może wynosić:</p> <p>N2 - EURO V - 10 000 PLN N2 - EURO III, IV - 7 500 PLN N2 - nie wyższa niż EURO II - 5 000 PLN N3 o DMC >16t EURO V - 25 000 PLN N3 o DMC >16 t EURO III/IV - 20 000 PLN N3 o DMC >16 t nie wyższa niż EURO II - 15 000 PLN N3 o DMC <16 t EURO V - 20 000 PLN N3 o DMC <16 t EURO III, IV - 15 000 PLN N3 o DMC <16 t nie wyższa niż EURO II - 10 000 PLN</p> <p>lub 10% wartości dofinansowania (różnicy w cenie pojazdów zeroemisyjnego i referencyjnego).</p>	częściowo przyjęta	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zmieniono zapis Programu priorytetowego „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby zezłomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby zezłomowanych na terytorium RP pojazdów spalinowych, w każdej kategorii pojazdów.” W związku z powyższą definicją będzie istniała możliwość objęcia wsparciem pojazdów demonstracyjnych.</p> <p>Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.).</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 24, 30, 34, 43, 44, 49, 56).</p>

13	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Uwaga Renault Trucks Polska przekazana przez PIRE:</p> <p>6. Koszty kwalifikowane</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego <p>2 Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu</p>	<p>6. Koszty kwalifikowane</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego <p>2 Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu</p> <p>x Przez używany pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3, którego krajem pierwszej rejestracji była Rzeczpospolita Polska, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km a wiek pojazdu 12 miesięcy w dniu zakupu/leasingu.</p>	<p>Zmiana treści dotyczy samochodu używanego, który jest pojazdem demonstracyjnym zarejestrowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, użytkowanym przez importera lub dealera w danym okresie czasu w celu prezentacji pojazdu, podczas której mogą występować jazdy próbne poprzedzające zakupów pojazdu.</p>	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Definicja nowego pojazdu bez emisyjnego znajduje się w przypisie 2 programu priorytetowego.</p> <p>"Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu". W związku z powyższą definicją będzie istniała możliwość objęcia wsparciem pojazdów demonstracyjnych.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 4, 14, 35).</p>
14	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Uwaga Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) przekazana przez PIRE</p> <p>6. Koszty kwalifikowane</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego 	<p>6. Koszty kwalifikowane</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego <p>2 Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu</p> <p>x Przez używany pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3, którego krajem pierwszej rejestracji była Rzeczpospolita Polska, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km a wiek pojazdu 12 miesięcy w dniu zakupu/leasingu.</p>	<p>Poza pojazdami demonstracyjnymi, które z racji zarejestrowania dla potrzeb testowych przyszłych użytkowników tracą przywilej pojazdów spełniających kryterium dofinansowania i nie mogą trafić do beneficjenta programu wsparcia. Podobnym ryzykiem obciążone zostaną pojazdy zarejestrowane, ale z przyczyn losowych lub innych zdarzeń, nie trafiły do pierwotnego zamawiającego i nie będą mogły trafić do następnych potencjalnych beneficjentów z uwagi na niespełnienie kryterium pojazdu wcześniej nierejestrowanego.</p>	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Definicja nowego pojazdu bez emisyjnego znajduje się w przypisie 2 programu priorytetowego.</p> <p>"Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu". W związku z powyższą definicją będzie istniała możliwość objęcia wsparciem pojazdów demonstracyjnych.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 4, 13, 35).</p>

15	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Uwaga PRZEDSIĘBIORSTWO FABRYKA MASZYN LEŻAJSK SP. Z O.O. przekazana przez PIRE: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.	Rozszerzenie zapisu o pojazdy budowlane kategorii N3 i N3G takie jak : - wywrotki, - betonmieszarki (samochody ciężarowe o podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka), - betoniarki z pompą do betonu, - pojazdy z zabudowa wymienną o podrodzaju wywrotka albo podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka albo betoniarka z pompą do betonu, - pompy do betonu, z minimalnym przebiegiem średniorocznym w okresie trwałości projektu 25.000 km.	Średnioroczny przebieg 25.000 kilometrów jest realnym przebiegiem dla podanej kategorii - pojazdów budowlanych , ponieważ operują one przede wszystkim na terenach miejskich i na terenach około miejskich. Pojazdy te nie pokonują dłuższych dystansów , tak jak w klasycznym transporcie drogowym , a w związku z tym kryterium średniorocznego przebiegu ponad 25.000 km wyeliminowałoby praktycznie całkowicie tę grupę z możliwości pozyskania dofinansowania. Byłoby to znaczącym osłabieniem możliwości osiągnięcia celu programu , ponieważ pojazdy budowlane w znaczącym stopniu przyczyniają się do emisji zanieczyszczeń powietrza. Grupa pojazdów budowlanych została już uwzględniona w przepisach dotyczących dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów , które to przepisy zwiększyły DMC pojazdów budowlanych czteroosiowych do 34 ton (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów Dz.U. 2024 poz. 502 , § 3. ust.1 , pkt.15). Działanie to miało również na celu redukcję emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez zwiększenie DMC , co spowodowało zmniejszenie liczby operacji transportowych wykonywanych przez te pojazdy.	częściowo przyjęta	Uwaga częściowo uwzględniona. Dla pojazdów realizujących zadania publiczne kat. N3 został zmniejszony średnioroczny przebieg do 15 000 km. <i>(Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N2) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km;</i> <i>-Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km;</i> <i>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km).</i> Pytanie powtórzone (jak nr 11, 19, 36).
16	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	Uwaga Volvo Polska Sp. z o.o. Oddział Samochody Ciężarowe przekazana przez PIRE: Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego. Samochody ciężarowe takie jak np. BA09 Hakowiec, BA18 Śmieciarka, BA19 Zamiatarka, BA10 Wywrotka, BA03 Skrzynia, BA08 Bramowiec - w okresie trwałości wykonają średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km.	Przebieg 15000km - uzasadnienie Po konsultacjach z największymi operatorami komunalnymi w naszym kraju otrzymaliśmy jednoznaczną odpowiedź, że pojazdy poruszające się w ruchu miejskim typu np. śmieciarka rzadko kiedy przekraczają 15000km przebiegu rocznego. Wnioskujemy o zmianę tego limitu, żeby pozwolić na rozwój tego jakże potrzebnego segmentu pojazdów do zbiórki odpadów. Samochody komunalne robią niedużo kilometrów, ale pracują wiele motogodzin, w centrach miast, na osiedlach mieszkaniowych. Często pracują po ponad 16 godzin na dobę robiąc tylko ok 80-100km dziennego przebiegu. Zastąpienie silników diesla samochodami zeroemisyjnymi zmniejszy emisję spalin w tym CO2 w gęsto zaludnionych miejscach oraz zmniejszy emisję hałasu podczas zbiórki odpadów. U uruchomienie dofinansowania do takich pojazdów pomoże również w realizacji założeń ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych wspomagając biedniejsze gminy/powiaty/województwa w transformacji floty pojazdów na zeroemisyjną. Takie działania będą szybko widoczne i docenione przez społeczeństwo nie zajmujące się na co dzień branżą samochodową czy komunalną – mieszkańcy po prostu docenią czystsze powietrze i mniejszy hałas wokół nich.	częściowo przyjęta	Uwaga częściowo uwzględniona. Dla pojazdów realizujących zadania publiczne kat. N3 został zmniejszony średnioroczny przebieg do 15 000 km. <i>(pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km).</i> Pytanie powtórzone (jak nr 15,16 19, 36).

17	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Uwaga E-VAN sp. z o.o. przekazana przez PIRE:</p> <p>Pkt. 4 Wnioskujemy aby program został uruchomiony jak najszybciej tzn. w 4 kwartale 2024 - zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami. Oczekiwanie na uruchomienie dofinansowania praktycznie zamroziło rynek sprzedaży pojazdów zeroemisyjnych kat N2 i N2.</p> <p>Pkt. 6. 2 Wnioskujemy o doprecyzowanie sposobu kwalifikacji kosztów VAT przy zakupach pojazdów, przez podmioty których działalność podlega VAT: świadczenie usług transportowych towarów na zlecenie.</p> <p>Pkt. 7. 1 Wnioskujemy o dodanie najmu długookresowego – preferowana forma finansowania przez dynamicznie rozwijające się firmy, m.in. logistyczne, świadczące dostawy ostatniej mili,</p> <p>Pkt 9 ppkt 8) Wnioskujemy o dookreślenie wskaźnika liczby rocznych dopłat w taki sposób aby była ona znana przez wszystkich zainteresowanych i pozwalała na realizację zakupów w ciągu całego roku. np pule kwartalne.</p> <p>Kryteria jakościowe dopuszczające: Wnioskujemy o zniesienie średniego rocznego przebiegu dla pojazdów realizujących zadania publiczne. Charakter pracy tych firm uniemożliwi spełnienie tego kryterium i tym samym skorzystanie z preferencyjnych warunków wymiany floty na zeroemisyjną. Biorąc pod uwagę uregulowania ustawowe dotyczące stref czystego transportu, takie działania wpływają na zaburzenie spójności działań podejmowanych przez ustawodawcę.</p>			częściowo przyjęta	<p>Pkt. 4 Uwaga częściowo uwzględniona. Pracujemy nad tym aby program został uruchomiony jak najszybciej.</p> <p>Pkt. 6.2 Obie formy leasingu + najem długoterminowy, który spełnia kryteria leasingu operacyjnego stanowią odpłatne świadczenie usług. Dlatego zapisy programu nie pozwalają uznanie VAT za koszt kwalifikowany w przypadkach kiedy podmiot jest podatnikiem VAT. Uwaga jest niezrozumiała.</p> <p>Pkt. 7.1 Najem długoterminowy – o ile spełnia warunki leasingu może być uznany za koszt kwalifikowany.</p> <p>Pkt 9 ppkt 8) Uwaga nie została uwzględniona. Program określa tylko generalne ramy czasowe. Szczegóły dotyczące sposobu naboru wniosków w tym budżet naboru określone zostaną w innych dokumentach., tj. Regulaminie naboru wniosków, który zostanie opublikowany wraz z ogłoszeniem o uruchomieniu naboru wniosków. Kryteria jakościowe dopuszczające - uwaga uwzględniona. Dla pojazdów realizujących zadania publiczne został zmniejszony średnioroczny przebieg do 15 000 km (pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km.)</p>
18	Stowarzyszenie „Polska Izba Rozwoju Elektromobilności” (PIRE)	<p>Uwaga Scania Polska S.A. przekazana przez PIRE:</p> <p>6. Koszty kwalifikowane:</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego. 	<p>6. Koszty kwalifikowane:</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego2 pojazdu zeroemisyjnego kategorii3 N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta) powiększona o koszt kontraktu serwisowego dla ww. pojazdu; koszty związane z leasingiem4 nowego2 pojazdu zeroemisyjnego kategorii3 N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego, powiększona o koszt kontraktu serwisowego dla ww. pojazdu. 	<p>Koszty kontraktów serwisowych są niekiedy uwzględnione w cenie pojazdu. Czasem producenci stosują wymóg objęcia pojazdu kontraktem serwisowym, jako warunek konieczny utrzymania gwarancji na pojazd. Ponadto ujęcie kontraktów serwisowych w kosztach kwalifikowanych jest spójne z propozycją dodania „najmu długoterminowego, spełniającego kryteria leasingu” jako formy dofinansowania pozyskania pojazdu zeroemisyjnego – w przypadku najmu długoterminowego koszt kontraktu serwisowego jest w większości przypadków obowiązkowo ujęty w miesięcznej racie i nie może zostać wyszczególniony jako osobna pozycja.</p>	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.).</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 22, 28).</p>

19	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego. Samochody ciężarowe takie jak np. BA09 Hakowiec, BA18 Śmieciarka, BA19 Zamiatarka, BA10 Wywrotka, BA03 Skrzynia, BA08 Bramowiec - w okresie trwałości wykonają średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km. Oraz Rozszerzenie zapisu o pojazdy budowlane kategorii N3 i N3G takie jak : - wywrotki, - betonieszarki (samochody ciężarowe o podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka), - betoniarki z pompą do betonu, - pojazdy z zabudowa wymienną o podrodzaju wywrotka albo podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka albo betoniarka z pompą do betonu, - pompy do betonu, z odpowiednim minimalnym przebiegiem średniorocznym w okresie trwałości projektu.	Przebieg 15000km - uzasadnienie Po konsultacjach z największymi operatorami komunalnymi w naszym kraju otrzymaliśmy jednoznaczną odpowiedź, że pojazdy poruszające się w ruchu miejskim typu np. śmieciarka rzadko kiedy przekraczają 15000km przebiegu rocznego. Wnioskujemy o zmianę tego limitu, żeby pozwolić na rozwój tego jakże potrzebnego segmentu pojazdów do zbiórki odpadów. Samochody komunalne robią niedużo kilometrów, ale pracują wiele motogodzin, w centrach miast, na osiedlach mieszkaniowych. Często pracują po ponad 16 godzin na dobę robiąc tylko ok 80-100km dziennego przebiegu. Zastąpienie silników diesla samochodami zeroemisyjnymi zmniejszy emisję spalin w tym CO2 w gęsto zaludnionych miejscach oraz zmniejszy emisję hałasu podczas zbiórki odpadów. Uruchomienie dofinansowania do takich pojazdów pomoże również w realizacji założeń ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych wspomagając biedniejsze gminy/powiaty/województwa w transformacji floty pojazdów na zeroemisyjną. Takie działania będą szybko widoczne i docenione przez społeczeństwo nie zajmujące się na co dzień branżą samochodową czy komunalną – mieszkańcy po prostu docenią czystsze powietrze i mniejszy hałas wokół nich. W przypadku rozszerzenia zapisu o dodatkowe kategorie pojazdów należy podkreślić, że w przypadku ich uwzględnienia ich średnioroczny przebieg również powinien być odpowiednio mniejszy niż 25.000 kilometrów, ponieważ operują one przede wszystkim na terenach miejskich i na terenach około miejskich. Pojazdy te nie pokonują dłuższych dystansów , tak jak w klasycznym transporcie drogowym , a w związku z tym kryterium średniorocznego przebiegu ponad 25.000 km wyeliminowałoby praktycznie całkowicie tę grupę z możliwości pozyskania dofinansowania. Byłoby to znaczącym osłabieniem możliwości osiągnięcia celu programu , ponieważ pojazdy budowlane w istotnym stopniu przyczyniają się do emisji zanieczyszczeń powietrza. Grupa pojazdów budowlanych została już uwzględniona w przepisach dotyczących dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów , które to przepisy zwiększyły DMC pojazdów budowlanych czteroosiowych do 34 ton (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów Dz.U. 2024 poz. 502 , § 3. ust.1 , pkt.15) Działanie to miało również na celu redukcję emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez zwiększenie DMC , co spowodowało zmniejszenie liczby operacji transportowych wykonywanych przez te pojazdy.	częściowo przyjęta	Uwaga częściowo uwzględniona. Dla pojazdów realizujących zadania publiczne kat. N3 został zmniejszony średnioroczny przebieg do 15 000 km.(<i>Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N2) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km;</i> <i>-Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km;</i> <i>- Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km).</i> Pytanie powtórzone (jak nr 11, 16, 36).
20	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie.	Usunąć zapis bądź umożliwić zakup kolejnych pojazdów w ramach jednego naboru	Powtarzalność zakupów. Po zrealizowaniu jednego wniosku w danym naborze możliwość złożenia wniosku na kolejne zakupy w ramach tego samego naboru.	przyjęta	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis w programie priorytetowym: "Pkt. 7.3 pkt 3) jeden wnioskodawca może złożyć więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie w jednym naborze, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja" Pytanie powtórzone (jak nr 7, 37).
21	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia, itp.) innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.	Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.) innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne. Specyfikacja pojazdu analogicznego powinna posiadać taką samą konfigurację osi oraz kabinę.	Określenie inwestycji referencyjnej jako „zakup analogiczny” jest zbyt ogólne. Przy obecnym zapisie nie jest możliwe stworzenie szczegółowej specyfikacji pojazdu referencyjnego.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 27, 48, 54, 57, 58).
22	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.	Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji (z wyłączeniem obowiązkowych konserwacji wynikających z gwarancji podstawowych i rozszerzonych producenta), niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.	Gwarancje podstawowe i rozszerzone (uwzględniające kontrakty serwisowe – koszty konserwacji) u części producentów są wliczone w cenę pojazdu i nie mogą być wyszczególnione jako osobny koszt. Oferując gwarancje w cenie pojazdu producent zastrzega, że cały okres trwania gwarancji musi zostać objęty kontraktem serwisowym. Tym samym koszty konserwacji w przypadku gwarancji podstawowych i rozszerzonych powinny zostać uwzględnione jako koszty kwalifikowalne.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 18, 28).

23	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Wyplata dotacji będzie uzależniona od ustanowienia zabezpieczenia zwrotu środków.	-	Jaka jest wymagana forma zabezpieczenia?	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Forma zabezpieczenia jest ustalana na etapie negocjacji po ocenie finansowej przedsięwzięcia i analizie sytuacji finansowej wnioskodawcy. Standardową formą zabezpieczenia środków stosowana w NFOŚiGW jest weksel własny "in blanco". Pytanie powtórzone (jak nr 10, 29, 59).
24	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinyowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinyowych, w danej kategorii pojazdów.	Liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym na terytorium RP, pojazdów spalinyowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym na terytorium RP większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinyowych, w danej kategorii pojazdów. Podmiot wnioskujący o dopłatę nie jest zobligowany do złomowania pojazdów z własnej floty.	Definicja nie określa czy chodzi o całkowitą liczbę zezłomowanych pojazdów na terytorium RP czy o pojazdy zezłomowane przez podmiot wnioskujący o dopłatę. Konieczne jest również określenie źródła, według którego obliczana będzie liczba zezłomowanych pojazdów.	przyjęta	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis Programu priorytetowego „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby zezłomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinyowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby zezłomowanych na terytorium RP pojazdów spalinyowych, w każdej kategorii pojazdów.” Pytanie powtórzone (jak nr 12, 30, 34, 43, 44, 49, 56).
25	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;	-	W przypadku niektórych producentów złożenie zamówienia nie jest jednoznaczne z nieodwracalnością inwestycji. Potwierdzenie zamówienia generowane przez producenta czyni realizację inwestycji nieodwracalną. Czy program dopuszcza składanie zamówień przed złożeniem wniosku w momencie, gdy nie zostało wygenerowane potwierdzenie zamówienia?	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, która będzie udzielana na podstawie rozporządzenia Komisji nr 651/2014. Jednym z warunków jest spełnienie efektu zachęty, tj. złożenie wniosku przed rozpoczęciem inwestycji. Złożenie zamówienia na pojazdy stanowi rozpoczęcie inwestycji. W przypadku naruszenia efektu zachęty pomoc nie może zostać udzielona. Zmiana zapisu dotyczącego kwalifikowalności inwestycji w zakresie objęcia dofinansowaniem inwestycji już rozpoczętych byłaby niezgodna z zasadami udzielania pomocy publicznej. Pytanie powtórzone (jak nr 31).
26	Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)	Pkt. 7.3 ust. 6 6) zakupiony/leasingowany pojazd zeroemisyjny musi być oznakowany w okresie trwałości	-	Należy wskazać sposób oznakowania pojazdu.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Kwestia oznakowania będzie dookreślona w umowie o dofinansowanie. Pytanie powtórzone (jak nr 41, 55).
27	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia, itp.) innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.	Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.) innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne. Specyfikacja pojazdu analogicznego powinna posiadać taką samą konfigurację osi oraz kabinę, a także zbliżone parametry silnika (moc +/- 10%).	Określenie inwestycji referencyjnej jako „zakup analogiczny” jest zbyt ogólne. Przy obecnym zapisie nie jest możliwe stworzenie szczegółowej specyfikacji pojazdu referencyjnego.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 21, 48, 54, 57, 58).
28	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.	Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji (z wyłączeniem obowiązkowych konserwacji wynikających z gwarancji podstawowych i rozszerzonych producenta), niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.	Gwarancje podstawowe i rozszerzone (uwzględniające kontrakty serwisowe – koszty konserwacji) u części producentów są wliczone w cenę pojazdu i nie mogą być wyszczególnione jako osobny koszt. Oferując gwarancje w cenie pojazdu producent zastrzega, że cały okres trwania gwarancji musi zostać objęty kontraktem serwisowym. Tym samym koszty konserwacji w przypadku gwarancji podstawowych i rozszerzonych powinny zostać uwzględnione jako koszty kwalifikowane.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 18, 22).
29	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Wyplata dotacji będzie uzależniona od ustanowienia zabezpieczenia zwrotu środków.	-	Jaka jest wymagana forma zabezpieczenia?	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Forma zabezpieczenia jest ustalana na etapie negocjacji po ocenie finansowej przedsięwzięcia i analizie sytuacji finansowej wnioskodawcy. Standardową formą zabezpieczenia środków stosowana w NFOŚiGW jest weksel własny "in blanco". Pytanie powtórzone (jak nr 10, 23, 59).

30	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów.	Liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym na terytorium RP, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym na terytorium RP większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów. Podmiot wnioskujący o dopłatę nie jest zobligowany do złomowania pojazdów z własnej floty.	Definicja nie określa czy chodzi o całkowitą liczbę zezłomowanych pojazdów na terytorium RP czy o pojazdy zezłomowane przez podmiot wnioskujący o dopłatę. Konieczne jest również określenie źródła, według którego obliczana będzie liczba zezłomowanych pojazdów.	przyjęta	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis Programu priorytetowego „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby złomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby złomowanych na terytorium RP pojazdów spalinowych, w każdej kategorii pojazdów.” Pytanie powtórzone (jak nr 12, 24, 34, 43, 44, 49, 56).
31	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną;	-	W przypadku niektórych producentów złożenie zamówienie nie jest jednoznaczne z nieodwracalnością inwestycji. Potwierdzenie zamówienia generowane przez producenta czyni realizację inwestycji nieodwracalną. Czy program dopuszcza składanie zamówień przed złożeniem wniosku w momencie, gdy nie zostało wygenerowane potwierdzenie zamówienia?	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, która będzie udzielana na podstawie rozporządzenia Komisji nr 651/2014. Jednym z warunków jest spełnienie efektu zachęty, tj. złożenie wniosku przed rozpoczęciem inwestycji. Złożenie zamówienia na pojazdy stanowi rozpoczęcie inwestycji. W przypadku naruszenia efektu zachęty pomoc nie może zostać udzielona. Zmian zapisu dotyczącego kwalifikowalności inwestycji w zakresie objęcia dofinansowaniem inwestycji już rozpoczętych byłaby niezgodna z zasadami udzielania pomocy publicznej. Pytanie powtórzone (jak nr 25).
32	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Postulat	Główną ideą programu jest ograniczenie emisji CO2, dlatego uważamy, że warto byłoby zmotywować tym programem użytkowników do pokonywania jak największej ilości kilometrów. Mamy obecnie dużo zapytań, w których w różnych symulacjach klienci dopytują o przebiegi rzędu 200 000 km rocznie. Wedle projektu wsparcia, wnioskodawca musi oświadczyć niezbywanie pojazdu przez co najmniej 5 lat. Warto byłoby dodać przypadek, w którym pojazd miałby zapisane minimalną ilość kilometrów rocznie, ale jeśli zostanie w krótszym okresie osiągnięty limit, ustawa powinna dopuszczać wcześniejszą wymianę. Jako przykład możemy podać minimalny przebieg 300 000 km lub minimum 3 lata, w zależności który z warunków zostanie osiągnięty wcześniej. Takie podejście spowoduje większą dynamikę w zakupie nowych pojazdów i premiowanie użytkowników do większej eksploatacji, co przyniesie redukcję emisji CO2.		odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Określony w programie priorytetowym okres trwałości przedsięwzięcia wynika z wymogów Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).
33	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Data ważności wniosku.	W zapisach obecnego projektu wsparcia brakuje jasnych ram czasowych dotyczących czasu ważności przyznanych środków. Obawiamy się, że duże firmy mogą zawioskować o duże ilości (duże kwoty) i zablokować środki dla pozostałych chętnych. Przyznane środki powinny motywować przedsiębiorców do działania, i w przypadku braku decyzji w wyznaczonym terminie (np. 60 dni), przyznawać środki kolejnym chętnym oczekującym w kolejce.		odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Program określa tylko generalne ramy czasowe. Szczegóły dotyczące sposobu naboru wniosków w tym budżet naboru określone zostaną w innych dokumentach, tj. Regulaminie naboru wniosków, który zostanie opublikowany wraz z ogłoszeniem o uruchomieniu naboru wniosków. Program w ust. 7.3. pkt 4 określa, że 1 wnioskodawca może starać się o dotację nie wyższą niż 15% budżetu naboru.
34	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Uwaga do punktu 9.8.	Wedle powyższego punktu, dopłata będzie uzależniona od liczby zezłomowanych pojazdów w danym roku i nie będzie większa niż ilość pojazdów zezłomowanych. Wedle naszego doświadczenia, klienci nie złomują pojazdów. Bardzo częstą praktyką jest leasing lub nawet wynajem pojazdów i po okresie użytkowania pojazd jest zwracany do producenta lub operatora. Zapis 9.8 będzie martwym zapisem lub sztucznie trzeba będzie nabyć pojazd, aby dokonać złomowania. Ponadto ze względów praktycznych i wcześniejszego dostępu do informacji o maksymalnej ilości pojazdów podlegających wsparciu, powinno to być oparcie się o ilość zezłomowanych pojazdów w roku poprzednim.		odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zmieniono zapis programu priorytetowego (PP) „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby złomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby złomowanych na terytorium RP pojazdów spalinowych, w każdej kategorii pojazdów.” Pytanie powtórzone (jak nr 12, 24, 30, 43, 44, 49, 56).

35	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>6. Koszty kwalifikowane</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytocznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego <p>2 Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu</p>	<p>6. Koszty kwalifikowane</p> <p>1) okres kwalifikowalności kosztów danej inwestycji rozpoczyna się nie wcześniej niż w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie i trwa do 31.12.2029 r.;</p> <p>2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z obowiązującymi w NFOŚiGW Wytocznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> koszty związane z zakupem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez Beneficjenta, wyszczególniona na fakturze VAT potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącej podstawę do rejestracji pojazdu (przez Beneficjenta); koszty związane z leasingiem nowego i używanego pojazdu zeroemisyjnego kategorii N2 lub N3, rozumiane jako cena nabycia pojazdu przez firmę leasingową, wyszczególniona na fakturze VAT zakupu pojazdu zeroemisyjnego <p>2 Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu</p> <p>x Przez używany pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3, którego krajem pierwszej rejestracji była Rzeczpospolita Polska, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. Km, a wiek pojazdu 12 miesięcy, w dniu zakupu/leasingu.</p>	Zmiana treści dotyczy samochodu używanego, który jest pojazdem demonstracyjnym zarejestrowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, użytkowanym przez importera lub dealera w danym okresie czasu w celu prezentacji pojazdu, podczas której mogą występować jazdy próbne poprzedzające zakup ów pojazdu.	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Definicja nowego pojazdu bez emisyjnego znajduje się w przypisie 2 programu priorytetowego.</p> <p>"Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu". W związku z powyższą definicją będzie istniała możliwość objęcia wsparciem pojazdów demonstracyjnych.</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 4, 13, 14).</p>
36	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km.</p>	<p>Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego. Samochody ciężarowe takie jak np. BA09 Hakowiec, BA18 Śmieciarka, BA19 Zamiatarka, BA10 Wywrotka, BA03 Skrzynia, BA08 Bramowiec - w okresie trwałości wykonają średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km.</p>	<p>Przebieg 15000km - uzasadnienie</p> <p>Po konsultacjach z największymi operatorami komunalnymi w naszym kraju otrzymaliśmy jednoznaczną odpowiedź, że pojazdy poruszające się w ruchu miejskim typu np. śmieciarka, rzadko kiedy przekraczają 15000km przebiegu rocznego. Wnioskujemy o zmianę tego limitu, żeby pozwolić na rozwój tego także potrzebnego segmentu pojazdów do zbiórki odpadów. Samochody komunalne robią niedużo kilometrów, ale pracują wiele motogodzin, w centrach miast, na osiedlach mieszkaniowych. Często pracują po ponad 16 godzin na dobę robiąc tylko ok 80-100km dziennego przebiegu. Zastąpienie silników diesla samochodami zeroemisyjnymi zmniejszy emisję spalin w tym CO2 w gęsto zaludnionych miejscach oraz zmniejszy emisję hałasu podczas zbiórki odpadów. Uruchomienie dofinansowania do takich pojazdów pomoże również w realizacji założeń ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wspomagając biedniejsze gminy/powiaty/województwa w transformacji floty pojazdów na zeroemisyjną. Takie działania będą szybko widoczne i docenione przez społeczeństwo nie zajmujące się na co dzień branżą samochodową czy komunalną – mieszkańcy po prostu docenią czystsze powietrze i mniejszy hałas wokół nich.</p>	częściowo przyjęta	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Dla pojazdów realizujących zadania publiczne kat. N3 został zmniejszony średnioroczny przebieg do 15 000 km. (<i>pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km).</i>)</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 11, 15,16 19).</p>
37	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	Jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie.	Usunąć zapis bądź umożliwić zakup kolejnych pojazdów w ramach jednego naboru.	Powtarzalność zakupów. Po zrealizowaniu jednego wniosku w danym naborze możliwość złożenia wniosku na kolejne zakupy w ramach tego samego naboru.	przyjęta	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zmieniono zapis w programie priorytetowym: "Pkt. 7.3 pkt 3) jeden wnioskodawca może złożyć więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie w jednym naborze, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja"</p> <p>Pytanie powtórzone (jak nr 7, 20).</p>
38	WFOŚiGW w Krakowie	<p>Str. 2 przypis 2</p> <p>2 Przez nowy pojazd zeroemisyjny należy rozumieć pojazd kategorii N2 lub N3 fabrycznie nowy, który nie był przed zakupem zarejestrowany, z zastrzeżeniem, że wielkość przebiegu nie może przekroczyć 6 tys. km w dniu zakupu/leasingu (str.2)</p>	Proponuje się obniżyć (z 6 tys. km) wielkość przebiegu samochodu fabrycznie nowego, który nie był przed zakupem zarejestrowany	<p>Jak oszacowano dla fabrycznie nowego samochodu dopuszczalny przebieg aż 6 tys. km?</p> <p>Mało prawdopodobne jest aby legalnie przejechać 6 tys. km samochodem, który nie został wcześniej zarejestrowany, zgodnie z obowiązującymi przepisami</p>	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Zapis programu priorytetowego wynika z ustawy o VAT.</p>

39	WFOŚiGW w Krakowie	Str. 2, 3, pkt 7.2 ppkt 1 a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa (tj. innego niż mikro/małe i średnie przedsiębiorstwo) b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa i małego przedsiębiorstwa ⁷	a) do 30% kosztów kwalifikowanych w przypadku dużego przedsiębiorstwa (tj. innego niż mikro/małe i średnie przedsiębiorstwo) b) do 50% kosztów kwalifikowanych w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% kosztów kwalifikowanych w przypadku mikroprzedsiębiorstwa i małego przedsiębiorstwa	Proponujemy dodać słowa: “kosztów kwalifikowanych” tak, aby nie było żadnych wątpliwości, od której kwoty wyliczać dotację (zwłaszcza, że mogą zdarzyć się przypadki kwalifikowania albo braku możliwości kwalifikowania podatku VAT)	odrzucona	Uwaga bezzasadna. Wyjaśnienie znajduje się w przypisach programu priorytetowego. Pytanie powtórzone (jak nr 40).
40	WFOŚiGW w Krakowie	Str. 2, 3, pkt 7.2 ppkt 2 a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku małego przedsiębiorstwa	a) do 30% kosztów kwalifikowanych - w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% kosztów kwalifikowanych - w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% kosztów kwalifikowanych - w przypadku małego przedsiębiorstwa	Wyjaśnienie jak wyżej.	odrzucona	Uwaga bezzasadna. Wyjaśnienie odnośnie kwalifikowalności kosztów znajduje się w pkt. 6. Koszty kwalifikowane oraz w przypisach programu priorytetowego. Pytanie powtórzone (jak nr 39).
41	WFOŚiGW w Krakowie	Str. 4, pkt 7.3 ppkt 6 zakupiony/leasingowany pojazd zeroemisyjny musi być oznakowany w okresie trwałości;	zakupiony/leasingowany pojazd zeroemisyjny musi być oznakowany w okresie trwałości zgodnie z.... (i tutaj do ustalenia przez Grantodawcę: np. zgodnie z załącznikiem nr...., albo księgą logotypów, etc..)	Z proponowanego zapisu nie wynika jakie oznakowanie powinno zostać zastosowane. Wobec powyższego proponujemy uzupełnić zapis i dodać: “zgodnie z....(np. załącznikiem nr...., albo księgą logotypów, etc..) .	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Kwestia oznakowania będzie dookreślona w umowie o dofinansowanie. Pytanie powtórzone (jak nr 26, 55).
42	WFOŚiGW w Krakowie	Str. 4/5, pkt 7.3 ppkt 15 (proponowane jego dodanie) brak punktu w warunkach dofinansowania dot. konieczności wykonania pojazdem podlegającym dofinansowaniu w okresie trwałości średniorocznego przebiegu 50 000 km	Proponujemy dodać w pkt 7.3 punkt 15 (w warunkach dofinansowania) zapisu dotyczącego konieczności wykonania w okresie trwałości średniorocznie ponad 50 000 km przez pojazd podlegający dofinansowaniu.	W katalogu kryteriów jakościowych dopuszczających, służących weryfikacji wniosku o dofinansowanie, jest zapis dotyczący konieczności złożenia przez beneficjenta oświadczenia, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km. Powyżej wymieniony wymóg, w naszej opinii, powinien również zostać zawarty w warunkach udzielenia dofinansowania (w pkt 7.3) - wtedy nie będzie wątpliwości dlaczego takie oświadczenie musi składać Wnioskodawca (po prostu będzie to wynikać z warunków udziału w Programie).	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapis jest zawarty w kryteriach jakościowych dopuszczających.
43	WFOŚiGW w Krakowie	Str.9 pkt 8 9. Postanowienia dodatkowe 8) “liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów”	Proponujemy doprecyzować zapis, z którego będzie jednoznacznie wynikać jakiego podmiotu ma dotyczyć liczba złomowanych rocznie pojazdów.	Brak informacji czy chodzi o pojazdy zezłomowane u Wnioskodawcy czy dotyczy złomowania na poziomie krajowym (w skali całego projektu)?	przyjęta	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis Programu priorytetowego „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby złomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby złomowanych na terytorium RP pojazdów spalinowych, w każdej kategorii pojazdów.” Pytanie powtórzone (jak nr 12, 24, 30, 34, 44, 49, 56).
44	WFOŚiGW w Krakowie	Str.9 pkt 8 8) “liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym , pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym , większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów”	8) “liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 w danym roku uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w wcześniejszym (poprzednim) roku kalendarzowym, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów w roku wcześniejszym (poprzednim) .”	Proponuje się rozważenie zmiany metodyki dotyczącej roku, który byłby podstawą wyznaczenia maksymalnej liczby pojazdów objętych dotacją w danym roku. Gdyby limit liczby pojazdów, które mogą podlegać dofinansowaniu w danym roku, ustalany był w oparciu o liczbę pojazdów zezłomowanych w roku wcześniejszym, to dokładnie wiadomo byłoby ile takich dotacji można udzielić. Natomiast jeśli limit pojazdów, które mogą podlegać dotacji w danym roku ustalany będzie w oparciu o liczbę samochodów zezłomowanych w tym samym roku to dokładne podanie tej liczby pojazdów będzie niemożliwe (choćby z uwagi na pojazdy zezłomowane w końcówce roku, które trudno będzie uwzględnić w wylczeniu limitu pojazdów na dany rok).	częściowo przyjęta	Uwaga nie uwzględniona. Zmieniono zapis Programu priorytetowego „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby złomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby złomowanych na terytorium RP pojazdów spalinowych, w każdej kategorii pojazdów.” Pytanie powtórzone (jak nr 12, 24, 30, 34, 43, 49, 56).
45	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE)	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji. Sposób składania i rozpatrywania wniosków określony zostanie w dokumentach naboru, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW (Operatora Funduszu Modernizacyjnego).	5. Terminy i sposób składania wniosków Nabór wniosków odbywać się będzie w turach w latach 2025-2029 lub do wyczerpania alokacji. Liczba przewidzianych tur naboru, alokacja środków na daną turę naboru wniosków, sposób składania i rozpatrywania wniosków określony zostanie w dokumentach naboru, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW (Operatora Funduszu Modernizacyjnego).	Obecne zapisy w połączeniu z zapisami 7.3. pkt 3) uniemożliwiają złożenie więcej niż jednego wniosku przez dany podmiot. Ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do JEDNEGO w trakcie naboru planowanego na 5 lat uważamy za nieuzasadnione. Technologie zeroemisyjne w ciężkim transporcie drogowym dopiero wchodzą na rynek. Przewoźnicy dopiero się z nimi zapoznają, badając ich możliwości, koszty operacyjne, przydatność w prowadzonej działalności. Wiele przedsiębiorstw decyduje się na nabycie takich pojazdów w ramach pilotażu, a po potwierdzeniu ich użyteczności i konkurencyjności kosztów operacyjnych decyduje się na dalsze zakupy. Dlatego też uważamy, że ograniczenie liczby możliwych do złożenia wniosków do JEDNEGO w trakcie kilkuletniego naboru jest zbyt daleko idące. Podział programu na tury wraz z możliwością złożenia wniosku o dofinansowanie przez dany podmiot w każdej turze (z zachowaniem warunku zawartego w 7.3 pkt 4)) umożliwi kontynuację inwestycji po potwierdzeniu użyteczności i zasadności ekonomicznej pojazdów zeroemisyjnych w ramach wdrożeń pilotowych.	przyjęta	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis w programie priorytetowym: "Pkt. 7.3 ppkt 3) jeden wnioskodawca może złożyć więcej niż jeden wniosek o dofinansowanie w jednym naborze, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja" Pytanie powtórzone (jak nr 2).

46	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE)	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje rozpoczęte przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez rozpoczęcie inwestycji należy rozumieć zaciągnięcie pierwszego prawnie wiążącego zobowiązania do zakupu/leasingu pojazdu zeroemisyjnego lub jakiegokolwiek zobowiązania, które czynić będzie realizacją inwestycji nieodwracalną;</p> <p>2) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku zakupu - datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącą podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta), - w przypadku leasingu - datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu; <p>3) jeden wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>7.3 Warunki dofinansowania</p> <p>1) dofinansowanie nie będzie udzielone na inwestycje zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie. Przez datę zakończenia inwestycji rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku zakupu - datę wystawienia faktury VAT, potwierdzającej zakup pojazdu zeroemisyjnego oraz stanowiącą podstawę do rejestracji pojazdu (przez beneficjenta), - w przypadku leasingu - datę przekazania beneficjentowi (leasingobiorcy) nowego pojazdu do używania albo używania i pobierania pożytków na podstawie protokołu przekazania pojazdu; <p>3) jeden wnioskodawca może złożyć w danej turze naboru tylko jeden wniosek o dofinansowanie, wniosek może dotyczyć wielu inwestycji, przy czym zakup lub leasing każdego pojazdu traktowany jest jako osobna inwestycja;</p>	<p>Proponowany obecnie w projekcie zapis w praktyce przynosi efekt „mrozący” krajowy rynek pojazdów zeroemisyjnych klasy N2 i N3.</p> <p>Każdy podmiot, który obecnie rozważa nabycie zeroemisyjnego pojazdu ciężarowego, odłoży decyzję o zamówieniu pojazdu do czasu oficjalnego rozpoczęcia naboru wniosków. Będzie to niezwykle szkodliwe dla nadal w fazie wstępnego rozwoju krajowego rynku zeroemisyjnych pojazdów. Dlatego też proponujemy, aby ograniczenie dotyczyło zakończenia inwestycji, a nie jej rozpoczęcie. Obecnie okres oczekiwania na nowy pojazd wynosi do 3 miesięcy – dlatego też ważne jest, aby podmioty zainteresowane mogły dokonać rozpoznania rynku, wybrać odpowiedni model i złożyć na niego zamówienie jeszcze przed oficjalnym ogłoszeniem naboru.</p>	odrzucona	<p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, która będzie udzielana na podstawie rozporządzenia Komisji nr 651/2014. Jednym z warunków jest spełnienie efektu zachęty, tj. złożenie wniosku przed rozpoczęciem inwestycji. Złożenie zamówienia na pojazdy stanowi rozpoczęciem inwestycji. W przypadku naruszenia efektu zachęty pomoc nie może zostać udzielona. Zmian zapisu dotyczącego kwalifikowalności inwestycji w zakresie objęcia dofinansowaniem inwestycji już rozpoczętych byłaby niezgodna z zasadami udzielania pomocy publicznej.</p>
47	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE)	<p>8. KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJACE</p> <p>I. ZASADNOŚĆ I WYKONALNOŚĆ INWESTYCJI</p> <p>1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N2) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km; – Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km; – Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km. <p>2. Oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> – do niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji; <p>13 W przypadku, gdy część budżetu programu zostanie udostępniona bankom lub innym podmiotom (zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska), ocena finansowa wnioskodawcy ubiegającego się o dofinansowanie za pośrednictwem ww. podmiotów, przeprowadzana jest przez ten podmiot, przy czym może on posłużyć się oceną finansową wnioskodawcy wykonaną przez firmę leasingową udzielającą</p>	<p>8. KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJACE</p> <p>I. ZASADNOŚĆ I WYKONALNOŚĆ INWESTYCJI</p> <p>1. Przy zakupie/leasingu pojazdu kategorii N2 oraz N3:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N2) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 25 000 km; – Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3) w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 50 000 km; – Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania (kategorii N3), przeznaczony wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego - w okresie trwałości wykona średnioroczny przebieg powyżej 15 000 km. <p>2. Oświadczenie, w którym Wnioskodawca zobowiązuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> – do niezbywania pojazdu stanowiącego przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji lub przez czas niezbędny do osiągnięcia łącznego przebiegu 125 000 km dla pojazdów kategorii N2 oraz 250 000 km dla 	<p>1. Pojazdy przeznaczone wyłącznie do realizacji zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, nie realizują dużych przebiegów, mimo intensywnego ich wykorzystywania. Często wyznacznikiem ich intensywności użytkowania jest liczba motogodzin, a nie przebieg. Dlatego też proponujemy obniżenie minimalnego średniego rocznego przebiegu dla tych pojazdów do 15 000 km.</p> <p>2. Proponujemy, aby wraz z określeniem okresy trwałości inwestycji w postaci 5-letniego okresu rejestracji w kraju i niezbywalności pojazdu przez ten czas, dodatkowo zawrzeć alternatywnie kryterium łącznego przebiegu, po osiągnięciu którego uznaje się spełnienie kryterium trwałości projektu. W przypadku firm transportowych czas użytkowania nabytego pojazdu jest niekiedy krótszy niż 5 lat, a realizowane przebiegi roczne, zwłaszcza dla kategorii N3 są znacznie przewyższające 50 000 km rocznie. Taki zapis umożliwi wcześniejszą wymianę floty podmiotom szczególnie intensywnie użytkującym pojazdy. Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że alternatywne kryterium przebiegu nie ma zastosowania do pojazdów przeznaczonych do realizacji zadań publicznych, gdzie z uwagi na specyfikę i wartość zabudowy specjalistycznej okres wymiany pojazdu jest znacznie dłuższy, dochodzący do 10 lat lub więcej.</p>	częściowo przyjęta	<p>Uwaga częściowo została uwzględniona.</p> <p>Ad1. Dla pojazdów realizujących zadania publiczne został zmniejszony średnioroczny przebieg do 15 000 km.</p> <p>Ad2. Okres trwałości wynika z zasad wsparcia określonych przez EBI dla środków z Funduszu Modernizacyjnego.</p>

48	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE)	7.3 przypis dolny 9 Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.	7.3 przypis dolny 9 Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia, mocy silnika, liczby osi, w tym osi napędzanych, rodzaju kabiny i rodzaju zabudowy itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu	Proponujemy doprecyzowanie sposobu określania kosztów inwestycji referencyjnej. Ponieważ obecna oferta producentów pojazdów ciężarowych obejmuje w danej klasie zarówno pojazdy z napędem tradycyjnym jak też coraz częściej z napędem zeroemisyjnym, koszt referencyjny powinien być określany na podstawie oferty cenowej pojazd z napędem tradycyjnym o maksymalnie zbliżonej specyfikacji tego samego producenta co w przypadku oferty cenowej na pojazd zeroemisyjny. Nie można jednak wykluczyć przypadków, w których dany producent nie będzie posiadał w ofercie pojazdu w zbliżonej specyfikacji z napędem tradycyjnym – na rynku już pojawiają się producenci oferujący wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Dlatego też w programie należałoby również wskazać, przynajmniej kierunkowo, sposób określania kosztów inwestycji referencyjnej w takim przypadku.	odrzucona	Uwaga nie została uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 21, 27, 54, 57, 58).
49	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE)	9. Postanowienia dodatkowe 8) liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zełomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zełomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów.	9. Postanowienia dodatkowe 8) liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zełomowanych, w roku kalendarzowym poprzedzającym, pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zełomowanych pojazdów spalinowych, w danej kategorii pojazdów w roku poprzedzającym.	1. Proponujemy, aby dla określenia maksymalnej liczby dofinansowań w danym roku kalendarzowym przyjąć jak odniesienie dane dotyczące liczby zełomowanych pojazdów spalinowych kategorii N2 oraz N3 w roku poprzedzającym. Takie podejście umożliwi lepsze planowanie naboru wniosków i bieżące monitorowanie puli maksymalnej przypadającej na dany rok. Proponujemy również rozważenie publikacji na stronie programu wskaźnika zełomowanych pojazdów dla każdej kategorii za kolejne lata, przy czym jako pierwszy należy przyjąć wskaźnik za rok 2024 jeżeli pierwszy nabór wniosków zostanie ogłoszony w 2025 roku lub analogicznie za rok 2023 jeżeli nabór zostanie ogłoszony jeszcze w roku bieżącym. Naszym zdaniem warto również rozważyć wprowadzenia dodatkowej premii finansowej (przykładem innych państw) dla podmiotów, które w okresie trwania programu zełomują pojazdy wykorzystywane w swojej flocie i złoża wniosek o dofinansowanie. Poniższy przykład jest poglądowy, oparty na programie premii za zełomowanie funkcjonującym w Hiszpanii:: Kategoria N2 N2 - EURO V - 10 000 PLN N2 - EURO III, IV - 7 500 PLN N2 - nie wyższa niż EURO II - 5 000 PLN Kategoria N3 o DMC >16t N3 EURO V - 25 000 PLN N3 EURO III/IV - 20 000 PLN N3 nie wyższa niż EURO II - 15 000 PLN Kategoria N3 o DMC <16t N3 EURO V - 20 000 PLN N3 EURO III, IV - 15 000 PLN N3 nie wyższa niż EURO II - 10 000 PLN Należy jednocześnie zaznaczyć, że w przypadku programu premii za zełomowanie należy wprowadzić kryterium minimalnego okresu posiadania takiego pojazdu przez podmiot wnioskujący, np. że podmiot był właścicielem pojazdu przynajmniej przez okres 24 miesięcy przed datą ogłoszenia naboru wniosków (czyli np. podmiot wszedł w posiadanie pojazdy przed 1 stycznia 2023 roku.	odrzucona	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono zapis Programu priorytetowego „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby zełomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby zełomowanych na terytorium RP pojazdów spalinowych, w każdej kategorii pojazdów.” Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 12, 24, 30, 34, 43, 44, 49).

50	Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)	Tytuł i cel programu	Podjęta inicjatywa jest w naszej ocenie niekompletna, gdyż pomija przedsiębiorców wykonujących usługi pasażerskiego przewozu osób, wykorzystujących do przewozów autobusy. Dlatego też w naszej ocenie dofinansowanie zakupu pojazdów powinno obejmować obok wskazanych w projekcie programów pojazdów N2 i N3 także pojazdy M3 wykorzystywane w drogowych przewozach pasażerskich - komunikacji zbiorowej innej niż miejska.	Program pod nazwą „Zielony Transport Publiczny” dotyczy jedynie przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na określonych liniach komunikacyjnych. Nie dotyczy natomiast pozostałych przewoźników wykonujących komercyjne przewozy regularne osób oraz przewozy okazjonalne. W naszej ocenie wszyscy przewoźnicy autobusowi i autokarowi powinni być uwzględnieni w programach dofinansowania zakupu pojazdów bezemisyjnych, na zasadach równości.	odrzucona	Uwaga nie została uwzględniona NFOŚiGW prowadzi inne programy wspierające zakup zeroemisyjnych pojazdów kategorii M3, takie jak Zielony Transport Publiczny. Pytanie powtórzone (jak nr 51).
51	Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)	Tytuł i cel programu	Obecnie branża motoryzacyjna oferuje autobusy zeroemisyjne (BEV lub FCEV) wyłącznie dla przewozów miejskich i lokalnych, Na rynku nie ma jakiegokolwiek opłacalnej ekonomicznie oferty dotyczącej autobusów przeznaczonych do przewozów na dalszych dystansach (przewozy regionalne, ponadregionalne i międzynarodowe). Dlatego też także w przypadku pojazdów M3 dofinansowanie powinno obejmować wszystkie pojazdy objęte definicją „pojazdów ekologicznie czystych”, o których mowa w art. 2 pkt 102f rozporządzenia UE/651/2014,			Uwaga nie uwzględniona NFOŚiGW prowadzi inne programy wspierające zakup zeroemisyjnych pojazdów kategorii M3, takie jak Zielony Transport Publiczny. Pytanie powtórzone (jak nr 50).
52	Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)	Pkt 3. Budżet Kwota alokacji dla bezzwrotnych form dofinansowania: do 1 000 000 tys. zł.	W naszej opinii budżet programu należy znacząco zwiększyć.	W Polsce funkcjonuje ok. 45 tys. firm, uprawnionych do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych, które wykorzystują ponad 300 tys. pojazdów. Do tego należy dodać tysiące pojazdów wykorzystywanych jedynie w ruchu krajowym. TLP dokonała szacunkowych obliczeń, biorąc pod uwagę ceny pojazdów zeroemisyjnych. Aby sprostać wymaganiom narzuconym przez przepisy UE, w zakresie redukcji emisji spalin przez pojazdy ciężarowe, polski sektor transportu powinien w najbliższych latach ponieść koszty zakupu pojazdów zeroemisyjnych w wysokości prawie 400 MLD ZŁ . <u>Proponowany budżet 1 mld zł nie stanowi nawet 0,5% tej kwoty!</u>	odrzucona	Uwaga uwzględniona. Zwiększono budżet do 2 mld.
53	Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)	Pkt 7.2 Intensywność dofinansowania	Należy znacząco zmniejszyć lub zlikwidować zróżnicowanie dofinansowania do nabycia pojazdów N3 ze względu na kryteria związane z wielkością przedsiębiorstwa i skalą prowadzonej działalności gospodarczej, gdyż zaproponowany rozrzut dotacji od 30% do 60% prowadzi do drastycznych zaburzeń w konkurencyjności przedsiębiorstw. Koszty związane z pojazdem za 1 przejechany kilometr mogą się różnić o około 37 eurocentów, gdy na rynku marża jaką za jeden kilometr może uzyskać przedsiębiorca wynosi od 1 do 4 eurocentów. Zróżnicowanie wsparcia finansowego w zależności od wielkości przedsiębiorstwa nie zostało powszechnie przyjęte w państwach członkowskich UE i funkcjonuje jedynie w Holandii i Hiszpanii.		odrzucona	Uwaga niewzględniona Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.).

54	Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)	Pkt 7.2 Intensywność dofinansowania	W naszych analizach przyjęliśmy wartość inwestycji referencyjnej na poziomie 90 tys. euro dla pojazdu kategorii N3. Niemniej w naszej ocenie ww. wartość inwestycji referencyjnej wymaga dookreślenia w programie wsparcia.		odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 21, 27, 48, 57, 58).
55	Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)	Pkt. 7.3 (6) 6) zakupiony/leasingowany pojazd zeroemisyjny musi być oznakowany w okresie trwałości	Należy wskazać sposób oznakowania pojazdu.	Proponowany zapis jest bardzo ogólny i nie precyzuje, w jaki konkretnie sposób pojazd miałby być oznakowany: w którym miejscu, wg jakiego wzoru, w jakim formacie?	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Kwestia oznakowania będzie dookreślona w umowie o dofinansowanie. Pytanie powtórzone (jak nr 26, 41).
56	Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)	Pkt 9. (8) Postanowienia dodatkowe 8) liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona będzie od liczby zezłomowanych, w danym roku kalendarzowym, pojazdów spalinyowych kategorii N2 i N3. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie, w danym roku kalendarzowym, większa od liczby zezłomowanych pojazdów spalinyowych, w danej kategorii pojazdów.	Czy należy się domyślać, że chodzi o pojazdy zezłomowane w całej Polsce, czy też może w danym województwie? Bez względu na odpowiedź na powyższe pytanie zapis ten należy usunąć!	Wielu przedsiębiorców transportowych w Polsce wykorzystuje w swojej działalności pojazdy nowe lub kilkuletnie, które podczas wymiany floty po 3-4 latach ich użytkowania są odsprzedawane dalej na rynku polskim, unijnym, a także poza unijnym. Tego typu proponowany warunek nakazywałby złomowanie pojazdów zaledwie kilkuletnich, co nie znajduje uzasadnienia zarówno ekonomicznego, jak przede wszystkim środowiskowego. Co więcej, w przypadku małej liczby złomowanych pojazdów przedsiębiorcy byłiby wręcz karani brakiem możliwości skorzystania z przedmiotowego programu. W przypadku chęci powiększenia floty pojazdów (bez jednoczesnego pozbywania się obecnych, kilkuletnich pojazdów) i zakupu pojazdu zeroemisyjnego jeden przewoźnik nie mógłby skorzystać z programu, jeśli on sam lub inny przewoźnik jednocześnie nie zezłomuje odpowiedniej liczby pojazdów, zwłaszcza tych kilkuletnich. Ponadto należy zauważyć, że przewoźnicy wykorzystujący najstarsze pojazdy, które nadawałyby się do złomowania ze względu na ich wiek i stopień zużycia, w znakomitej większości nie posiadają zdolności finansowych do zakupu nowych, zeroemisyjnych pojazdów. Zapis ten stanowi swoiste kuriozum sam w sobie. Przeczy bowiem idei i celowi całego programu!	przyjęta	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis Programu priorytetowego „liczba udzielonych dopłat do zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3 uzależniona jest od liczby złomowanych w danym roku kalendarzowym pojazdów spalinyowych kategorii N2 i N3 na terytorium RP. Liczba przyznanych dotacji do pojazdów zeroemisyjnych N2 i N3 nie będzie w danym roku kalendarzowym większa od liczby złomowanych na terytorium RP pojazdów spalinyowych, w każdej kategorii pojazdów.” Pytanie powtórzone (jak nr 12, 24, 30, 34, 43, 44, 49).
57	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	Nabycie w formie leasingu pojazdu zeroemisyjnego: a) do 30% w przypadku dużego przedsiębiorstwa b) do 50% w przypadku średniego przedsiębiorstwa c) do 60% w przypadku mikroprzedsiębiorstwa i małego przedsiębiorstwa kosztów kwalifikowanych pomniejszonych o koszt inwestycji referencyjnej ⁹ , nie więcej niż: – 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 oraz nie więcej niż opłata wstępna; – 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3 oraz nie więcej niż opłata wstępna.	Usunięcie zapisów o inwestycji referencyjnej	Przygotowanie wyliczenia kosztów inwestycji referencyjnej może odbyć się bardzo uznaniowo, z wykorzystaniem niewłaściwych przykładowych pojazdów, generalnie będzie bardzo trudne jeśli nie jest w żaden sposób wystandardyzowane; jeśli ustawodawca chce w jakiś sposób ograniczyć wysokość kosztów kwalifikowanych niech zrobi to bardzo precyzyjnie, nie pozostawiając pola do różnych interpretacji	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 21, 27, 48, 54, 58).
58	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	Inwestycją referencyjną jest zakup analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia, itp.) innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego już obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne. 9 Inwestycją referencyjną jest wartość bieżąca rat kapitałowych leasingu analogicznego (pod względem przeznaczenia, wyposażenia itp.), innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii spełniającego obowiązujące już normy unijne. Na potrzeby określenia kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się kosztów operacyjnych związanych z eksploatacją pojazdu, w tym kosztów energii, kosztów ubezpieczenia i kosztów konserwacji, niezależnie od tego, czy zostały one uwzględnione w umowie leasingu.	Usunięcie zapisów o inwestycji referencyjnej	Samodzielne decydowanie o tym co uznać za referencje daje przestrzeń do nadużyć, możliwość pomyłek i przyjęcia nieprawidłowych kryteriów, kosztów kwalifikowanych itd. a co za tym idzie pozyskania środków w nienależytej wysokości, co dla beneficjenta programu może być nieakceptowalne; Możemy mieć również sytuację, w której brakuje pojazdu referencyjnego (np. w wyniku wprowadzania całkowicie nowych, innowacyjnych pojazdów nie mających odpowiedników w pojazdach spalinyowych)	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Zapisy programu priorytetowego w tym zakresie są zgodne z Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.). Pytanie powtórzone (jak nr 21, 27, 48, 54, 57).
59	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	12) wypłata dotacji będzie uzależniona od ustanowienia zabezpieczenia zwrotu środków;	Zapisy do doprecyzowania.	Jaka forma zabezpieczenia będzie preferowaną? Zaznaczam, że z perspektywy firm leasingowych bardzo ciężko będzie zgodzić się na np. cesję z polisy ubezpieczeniowej, a ewentualne poręczenie firmy leasingowej również może być problematyczne bo wartości przedmiotów będą dużo wyższe niż np. w programie dofinansowania dla samochodów osobowych;	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Forma zabezpieczenia jest ustalana na etapie negocjacji po ocenie finansowej przedsięwzięcia i analizie sytuacji finansowej wnioskodawcy. Standardową formą zabezpieczenia środków stosowana w NFOŚiGW jest weksel własny "in blanco". Pytanie powtórzone (jak nr 10, 23, 29).
60	ING Lease (Polska) Sp. z o.o.	Analiza bieżącej sytuacji finansowej Wnioskodawcy Analiza prognozowanej sytuacji finansowej Wnioskodawcy – w tym analiza wykonalności i trwałości finansowej.	Zapisy do doprecyzowania.	Sugerujemy dopuszczenie metodyki oceny klienta stosowanej w firmie leasingowej, analogicznie jak w programie dla samochodów osobowych.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Ocena finansowa wnioskodawcy przeprowadzana jest w oparciu o procedury wewnętrzne NFOŚiGW.

61	Konfederacja Lewiatan	7.3 Warunki dofinansowania 7) okres trwałości wynosi 5 lat liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu). 8) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	7.3 Warunki dofinansowania 7) okres trwałości wynosi 3 lata liczony od daty zakończenia realizacji inwestycji (zakupu/leasingu pojazdu). 8) pojazd zeroemisyjny, stanowiący przedmiot dofinansowania, będzie zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co najmniej 3 lata od dnia zakończenia realizacji inwestycji;	Zbyt długi okres trwałości przedsięwzięcia zmniejsza elastyczność zarządzania flotą pojazdów przedsiębiorcy.	odrzucona	Uwaga nie uwzględniona. Okres trwałości wynika z zasad wsparcia określonych przez EBI dla środków z Funduszu Modernizacyjnego.
62	Ministerstwo Infrastruktury	na wniosek naszego Departamentu Transportu Drogowego, proponujemy uzupełnienie punktu 7.3 przedstawionego programu (w formie przypisu), odnoszącego się do warunków dofinansowania: „Nie dotyczy przedsiębiorstw transportu drogowego zarejestrowanych w Unii Europejskiej, których co najmniej 25% kapitału jest własnością osoby fizycznej lub prawnej, podmiotu lub organu na Białorusi - na podstawie art. 1zc rozporządzenia Rady (WE) nr 765/2006 z dnia 18 maja 2006 r. dotyczące środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy, w brzmieniu nadanym rozporządzeniem 2024/1865, lub w Federacji Rosyjskiej - na podstawie art. 3l rozporządzenia Rady (UE) NR 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie, w brzmieniu nadanym rozporządzeniem 2024/1745.”.	Na wniosek naszego Departamentu Transportu Drogowego, proponujemy uzupełnienie punktu 7.3 przedstawionego programu (w formie przypisu), odnoszącego się do warunków dofinansowania.		odrzucona	Uwaga nie uwzględniona Uznano, że zapis w kryteriach dostępu programu priorytetowego pkt. 13 „Wnioskodawca nie jest wykluczony z możliwości otrzymania dotacji na podstawie obowiązujących przepisów prawa lub ze względu na umieszczenie go na listach sankcyjnych” konsumuje tę uwagę.

W zestawieniu proponowanych zmian zapisów projektu Programu nie uwzględniono wiadomości bez treści lub z pustym załącznikiem, treści obraźliwych lub mogących zostać uznane za niestosowne lub obraźliwe, zapytań dotyczących aktualnej ścieżki składania wniosków oraz wszelkich innych, które choćby pośrednio nie zawierały propozycji modyfikacji Programu.